

1982 ஏப்ரல் 5]

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு உகியவை பேரவை வயின் முடிவிற்கு விடப் பற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றன.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1982 ஆம் ஆண்டு இந்தியக் கூட்டாண்மை (தமிழ்நாடு திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டம் முன்வடிவு எண். 27/1982) நி நலேற்றப் பெற வேண்டும்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு நிறைவேற்றப் பெற்றது.

7. அரசினர் தீர்மானம்

விதி 30- ஐத் தளர்த்தல்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே. நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை விதி 30 (3)- ன்கீழ் இன் றய நிகழ்ச்சி நிரலில் இனம் 4 அரசினர் சட்ட முன் வடிவுகள் (ஆய்வு செய்தல்) என்பதன் கீழ் வரிசை எண் (v)-ல் உள்ள தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு கூட்டுறவுக் கங்கங்கள் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 45/ 1980) (ஆய்வுக்குழு திருத்தி அ மத்தவாறு) என்பதைத் தள்ளி வைத்து விட்டு அடுத்து இனம் 5-ல் நிர்வாகம் பற்றிய அவசரப் பொருள் குறித்து ஒரு மணி நேரத்திற்கு மேற்படாத குறுகிய கால விவாதம் என்பதை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்றது.

ஒரு மணி நேர விவாதம்.

சேது சமுத்திர திட்டம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து, நிர்வாகம் பற்றிய அவசரப் பொருள் குறித்து ஒரு மணி நேரத்திற்கு மேற்படாத குறுகிய கால விவாதம். திரு. செ. சிவசாமி விவாதத்தத் துவக்கி வைப்பார்கள்.

திரு. செ. சிவசாமி: துணைத் தலைவர் அவர்களே. கீழ்க்கண்ட நிர்வாகம் பற்றிய அவசரப் பொருள் குறித்து ஒரு மணி நேரத்திற்கு மேற்படாத குறுகிய கால விவாதத்தை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென மொழிகிறேன்:

“சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை மீண்டும் அமுல் நடத்த அண்மையில் சமீபடி அமைக்கப்பட்டுள்ளதாலும், தமிழ்நாடு பொருளாதார ரீதியில் நன்மை அடைவதாலும் ஆயிரக் கணக்கானவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பை உண்டாக்கக் கூடியதாக இருப்பதாலும், கடலோர நீர்ப்போக்குவரத்து அதிகரிக்க சந்தர்ப்பம் இருப்பதாலும், பெருங்கப்பல்கள் இவ்வகையைச் சுற்றிக் கொண்டு வராமல் குறுக்கு வழியில் வருவதால் சிக்கலும் ஏற்படுவதாலும் மேற்படித் திட்டம் உடனடியாக எடுத்துக் கொள்ளப் வேண்டும்”.

[திரு. செ. சிவசாமி]

[1982 ஏப்ரல் 5]

பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டம் சம்பந்தமாக தொடர்ந்து ஆட்சியிலுள்ளவர்கள் பல தடவைகளிலே பேசிக் கொண்டு வருகிறார்கள். எனால், காலங்கடந்து எடுக்கப்பட்டாலுங்கூட இன்றைக்கு முக்கியமான திட்டமாகும். நல்ல திட்டமாகும். புரட்சிகரமான திட்டமாகும். பாக் ஐலசந்தியையும் மன்னார்வளைகுடாவையும் இணைக்கக்கூடிய திட்டம். உலக கப்பல் பேக்குவரத்து மார்க்கத்தை இந்தியக் கப்பல் பேக்குவரத்து மார்க்கத்துடன் இணைக்கக்கூடிய மிகப்பெரிய கால்வாய் திட்டம். அதுதான் சேதுசமுத்திர திட்டமாகும். தலைமன்னாருக்கும் தூத்துக்குடிக்கும் இடையிலே கிட்டத்தட்ட 22 மைல்கள் உள்ளன. ஆழமற்ற கடல் பாதைகள் தொடர்ந்து இருப்பதால், ஆழமற்ற கடற்பகுதியை ஆழப்படுத்தி இலங்கையைச் சுற்ற மல்குறுக்குப் பாதையில் செல்ல, தரைப் பகுதியாக இருந்தாலும் கடல்பகுதியாக இருந்தாலும் வெட்டி ஆழப்படுத்தி, கப்பல்கள் போகக்கூடிய நிலைமையை உருவாக்குவதுதான் சேதுசமுத்திர திட்டமாகும். இலங்கைக்கும் இந்தியாவுக்கும் இடையிலே உள்ள 22 மைல் நீர்ப் பகுதியிலே சுண்ணாம்புக் கல் பாதைகள் நிரப்பியிருப்பதன் காரணமாக, பெரிய கப்பல்கள் போக முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

அதன் காரணமாக இலங்கையைச் சுற்றுவதால் மிகப்பெரிய பாதகங்கள் ஏற்படுகின்றன.

இது 1860-ல் கமாண்டர் டாய்லர் அவர்களால் இந்தத் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டது. 1861-ல் திரு. டவுன் செய்ட்லால் என்பவராலும், 1862-லே சென்னை கவர்னர் அவர்களாலும், 1871 ஆம் ஆண்டு ஸ்டாமிதர்டு அவர்களாலும், 1872-லே ரபின்சன் அவர்களாலும் புரபோசல்கள் வைக்கப்பட்டன. ஒப்படியாக உருவாக்கப்பட்ட இத்திட்டம் 1-11-1955-லே இந்தியப் பேரரசால் டாக்டர் ஏ. ராமசாமி முதலியார் அவர்கள் தலைமையில் கமிட்டி அமக்கப்பட்டது. இந்த கமிட்டி அமைக்கப்பட்டு பிற்பாடு பல ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, அந்தக் கடல் பகுதி முழுவதும் சர்வே செய்யப்பட்டு, அதற்காக ரிட்டையர்டு இன்ஜினியர் கோவில் பிள்ளை என்பவர் மிகவும் உதவிகரமாக இருந்திருக்கிறார். இர்வின் என்ற கப்பலின் உதவியால் அந்த கடல் பகுதி முழுவதும் சர்வே செய்யப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் முக்கியமான பல சிபாரிசுள் மட்டுமல்லாது, தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டத்தையும் சேர்த்து ஒருங்கிணைந்த சேது சமுத்திர திட்டமாக உருவாக்கப்பட்டது. எங்களது தலைவர் எம். கல்யாணசுந்தரம் அவர்களால் 7.9.1955-ல் இந்த திட்டத்திற்கு திருத்தங்கள் கொண்டு வரப்பட்டு விரிவாக விவாதிக்கப்பட்டு இந்தச் சபையில் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது.

1982 ஏப்ரல் 5]

[திரு. செ. சிவசாமி

1961-ல் கேப்டன் டேனிஸ் என்பவரால் மறுபடியும் திருத்தப் பட்டு 26 அடி ஆழத்தை 36 அடி ஆழமாக மாற்றப்பட்டு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு 12.9.1963-ல் மீண்டும் திருத்தப்பட்டு இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்திலே சேர்க்கப்பட்டது. 27.2.1965-லே ஹை லெவல் கமிட்டி கூடி திட்டச் செலவு 25 கோடியை 40 கோடியாக திருத்தி உருவாக்கப்பட்டு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு நீண்ட அமைதிக்குப் பின் இப்போது ஒரு கமிட்டி அமைக்கப்பட்டு கடந்த ஆண்டு ஆகஸ்ட் 9, 10, 11 தேதிகளில் விசாரணை செய்யப்பட்டுள்ளது. புதிதாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நமது அரசும் 77, 78, வரவு செலவுத் திட்டத்தில் குறிப்பிட்டது. 1979, 80-லே குறிப்பில் காணப்படவில்லை. 81-லே மீண்டும் குறிப்பிடப்பட்டது. உலகத்தில் சூயஸ் கால்வாய், பனாமா கால்வாய், கீழ் கால்வாய் என்ற மூன்று மிக முக்கியமான கால்வாய்களைப் போல. இந்த நான்காவது கால்வாயைச் சேதுசமுத்திர திட்டக் கால்வாயையும் மிகவும் முக்கியமான கால்வாயாக இருக்கிறது. இலங்கையைச் சுற்றி ஒரு பயணத்தில் 384 மைல் கூடுதல் சுற்று வருகிறது. போகவர 768 மைல்கள் கூடுதல் சுற்றவேண்டியதாக உள்ளது. அதனால் காலம் வீணாகிறது; எரிபொருள் வீணாகிறது.

இலங்கையைச் சுற்றி வருவதால் என்ன நிலைமை ஏற்படுகிறது என்றால், தூத்துக்குடி சென்னை நோவழி 316 மைல் கிள்தான். இலங்கையைச் சுற்றுவதால் 768 மைல் கூடுதலாக சுற்றவேண்டியுள்ளது. இந்தத் திட்டம் நிறைவேறினால் ஆண்டுக்கு 90 லட்சம் டன் எடையுள்ள 2000 கப்பல்கள் போய் வருமென்றும் அதனால் ஆண்டுக்கு 1.35 கோடி ரூபாய் வருமானம் வருமென்றும் 39 லட்சம் செலவினங்கள் போக 96 லட்சம் மிச்சப்படுமென்றும் 1960, 61, 62 ஆய்வு புள்ளி விவரங்கள் கூறுகின்றன. இன்றைய நிலையில் கூடுதலாக மேலும் பல லட்சம் ரூபாய் மிச்சமாகும் என்று புள்ளி விவரங்கள் கூறுகின்றன.

1968-ல் 38 கோடியில் நிறைவேற்றமுடியும் என்ற திட்டம் 1981-82ல் 120 கோடியில் முடியும் நிலை உள்ளது. தற்போது எடுத்தாலும் கூட கிட்டத்தட்ட 6, 7 ஆண்டுகள் ஆகும் திட்ட ருசலவு மேலும் அதிகமாகும். இதனால் தூத்துக்குடி துறைமுகம் வியாபாரத்தில் பெருகும். அதிகமான பெரும் கப்பல்கள் தங்கும் அரசுக்கு நல்ல வருமானமும் கிடைக்கும். எனவே இந்தியப் பேரரசு இதுவரையில் கடைபிடித்த காலதாமதத்தைத் தவிர்த்து செயலில் தீவிரமாக இறங்கி இந்தத் திட்டத்தை அமல் படுத்தவேண்டும். மீண்டும் அங்கே வற்புறுத்தவேண்டும். தற்போதைய கமிட்டிக்கு தமிழக அரசு என்ன ஆலோசனைகளை தெரிவித்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்தோடு இந்தத் திட்டத்தை உடனடியாக இப்போது எடுத்துக் கொண்டாலும்,

[திரு. செ. சிவசாமி]

[1982 ஏப்ரல் 5]

கிட்டத்தட்ட 130 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் ஆகிவிடும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதிகச் செலவில் போடப்படுகின்ற இந்தத் திட்டம் வீணாகிப் போகக் கூடாது என்ற காரணத்தால் இதை மீண்டும் இங்கே வற்புறுத்த விரும்புகிறேன். தற்போது இந்தத் திட்டத்தின் பயனாக தூத்துக்குடி துறைமுகத்தில் வியாபாரம் பெருகும். அதிகப்படியான கப்பல்கள் நிற்கும். அரசுக்கு நல்ல வருமானம் வரும். தமிழ்நாட்டில் பொருளாதாரம் வளரும். தமிழ்நாட்டுக்கு மட்டுமல்ல இந்தியப் பொருளாதாரம் வளரும். அதனுடைய பாதுகாப்பு மையங்கள் பெருகும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(நண்பகல் 12.00)

அதுமட்டுமல்ல, மத்திய கமிட்டிக்கு உதவி செய்யும் முறையிலே மாநில கமிட்டி ஒன்றை அமைத்து, அந்தக் கமிட்டியின் மூலமாக அவ்வப்போது இருக்கக் கூடிய நிலமைக்குத் தக்கவாறு உன்னிப்பாக செயல்பட வேண்டுமென்றும், அதற்கான முறையிலே மாநிலக் கமிட்டியை அமைக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தக் கால்வாய் திட்டம் நிறைவேறுமானால் ஏற்படும் நன்மைகள் என்ன என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

1. வறட்சி மாவட்டமான ராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் மக்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு பெருகும். தொழில் வளம் பெருகும் அதன் மூலம் மாவட்டத்தின் முன்னேற்றம் பெருகும்.

2. இலங்கையிலிருந்து வெளியேற்றப்படும் தமிழ் மக்களுக்கு குறிப்பாக இராமநாதபுரம் மாவட்ட மக்களுக்கு மறுவாழ்வு அளிக்கும் முறையில் கால்வாய் திட்டம் நிரந்தரப் பணி வேலைகளைக் கொடுக்கும்.

3. இலங்கையைச் சுற்றிக் கொண்டுபோகும் நிலைமையை மாற்றி தூரம். குறையும். எரிபொருள் மிச்சமாகும். ஒரு பயணத்திற்கு மட்டும், கிட்டத்தட்ட 67 ஆயிரம் ரூபாய் அந்நியச் செலவாணி மிச்சப்படுகிறது.

4. நேரம் தூரம் குறைவதால் எரிபொருள் மிச்சப் படுவதால் அதிகமான கப்பல்களை ஈடுபடுத்த முடியும்.

5. தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்குத் தேவைப்படும் நிலக்கரி ஸ்பிக் நிறுவனத்திற்கான நிலக்கரி, ஆல்கலின் ரசாயனம், தொழிற்சாலைக்கு வேண்டிய தேவைப்படும் பொருள்களின் இறக்குமதி அளவு உயரும். மேலும் திருநெல்வேலி இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களிலுள்ள இதர தொழிற்சாலைகளுக்கு வேண்டிய நிலக்கரியைக் கொண்டுவரமுடியும்.

1982 ஏப்ரல் 5]

[திரு. செ. சிவசாமி]

6. ஐரோப்பிய நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்வதில் 80 சதவீதமும், இந்தியாவிலிருந்து ஏற்றுமதி செய்வதில் 20 சதவீதமும் கப்பல்கள் மூலம் நடைபெறுகிறது. இவைகள் இலங்கையைச் சுற்றுவதால் நேரம், செலவு, எரிபொருள், அதிகமாக இருக்கிறது. இவைகள் எல்லாம் குறைந்தால் கப்பல் வாணிகம் பெருகும். உப்பு ஏற்றுமதியும் பெருகும். எப்படி என்றால், இந்த திட்டத்தின் மூலமாக நாம் வங்காளத்திற்குத் தேவையான உப்புகளை ஏற்றுமதி செய்ய முடியும். அதோடு கூட உப்பு ஏற்றிக் கொண்டு செல்கின்ற கப்பல்கள் திரும்பி வரும் போது, நமக்குத் தேவையான நிலக்கரியை அங்கிருந்து கொண்டு வர வசதியாக இருக்கும்.

அதுமட்டுமல்ல, இந்தத் திட்டம் மிக முக்கியமான திட்டம். காரணம் இது தேச பாதுகாப்பிற்கு மிகவும் உதவியாக இருக்கும். இலங்கையைச் சுற்றிக்கொண்டு போவதால் ராணுவ ரகசியங்களை அயல்நாடுகள் தெரிந்து கொள்ளும் சந்தர்ப்பம் அதிகமாக இருக்கிறது. இன்றைக்குப் பார்ப்போமானால் நம்முடைய ஆரம்ப காலத்திலே வடபகுதியிலேயிருந்துதான் இந்தியாவிற்கு ஆபத்து இருந்தது. ஆனால் வடபகுதியிலும்கூட ராணுவ முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடங்களைப் பலத்த ஏற்பாடு செய்துகொண்டு தாக்குதல் வராத அளவிற்கு தடுக்கப்படுகிறது. ஆனால் இன்றையதினம் எந்த இடத்திலேயிருந்தும் தாக்குதல் வரக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதன் காரணமாக குறிப்பாக தமிழகத்திலேகூட தாக்கக்கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே இந்தத் திட்டத்தின் மூலமாக கடலோரப் பகுதி முழுவதுமே, சென்னை யிலிருந்து தென் பகுதி முழுவதுமே இங்கே ராணுவ முக்கியத் துவம் வாய்ந்த நிலையை உருவாக்க, தேசத்தினுடைய பாதுகாப்பிற்கு இது ஒரு முக்கியமான திட்டம். இந்த திட்டத்தை உடனடியாகக் கொண்டுவரவேண்டும், என்று நான் மீண்டும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து கிழக்கு கடற்கரை ரோடு அபிவிருத்தி திட்டம், இதன் மூலமாக போக்குவரத்து அதிகரிக்கும், இந்தக் கிழக்கு கடற்கரை ரோடுகளைப் பொறுத்தவரையில் பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் செலவில் பாலங்கள் கட்டப்பட்டு அந்த ரோடுகள் எல்லாம் அபிவிருத்தி செய்யாததன் காரணமாக இந்த நாட்டினுடைய பந்தோபஸ்து, அந்த ரோடுகள் போடுவததுரிதப்படுத்துவதன் காரணமாக இருக்கிறது. இந்த திட்டம் நிறைவேறினால், அந்த ரோடுகள் பலப்படும். இந்த திட்டம் நிறைவேறினால், தேசத்தின் பாதுகாப்பும் பெருகும். போக்குவரத்தும் பெருகும் என்று நான் சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஆகவே, மிக முக்கியமான இந்த திட்டத்தைத் தாமதப்படுத்தாமல் அந்த தென் பகுதியிலே குறிப்பாக மத்திய அரசாங்கம் இன்றைக்குத் தமிழகத்தைப் பொறுத்தமட்டில் இருக்கக்கூடிய நிலைமையைப் பார்ப்போமானால் எடுப்பார்

[திரு. செ. சிவசாமி]

[1982 ஏப்ரல் 5]

கைப்பிள்ளைப் போல் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட திட்டங்களை நிறைவேற்ற வேண்டும். அதுமட்டுமல்ல தென்பகுதியிலே உருவாக்கப்பட்டு இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய அகலரயில் திட்டங்கள் எல்லாம் கைவிடப்படக்கூடிய ஒரு நிலைமை இருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல, அனால் மின் திட்டம், அணுமின்திட்டம் போன்றவைகள் எல்லாம் உடனடியாக சமுதாயத்திற்குத் தேவைப்படுகின்ற திட்டங்கள் எல்லாம் இன்றைக்குக் கைவிடப்பட்டிருக்கின்ற நிலைமை இருக்கிறது. அதேபோல், சேது சமுத்திர திட்டம் இந்த திட்டத்தை வற்புறுத்தும் முறையிலே தமிழக சட்டசபையில் ஒரு தீர்மானத்தின் மூலமாக வலியுறுத்தி உடனடியாக இந்த ஆண்டு இந்த திட்டத்தை மத்திய அரசு ஏற்றுக்கொள்ள ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமைகிறேன்.

திரு. ப. நெழோனன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, சேது சமுத்திரத் திட்டம் பற்றி இங்கே ஒரு மணி நேர விவாதத்தை எடுத்துக்கொண்ட மாண்புமிகு கபாநாயகர் அவர்களுக்கு முதலிலே நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கட்சி வேறுபாடு இல்லாமல் இந்த மன்றத்திலே இருக்கக் கூடிய அனைத்து உறுப்பினர்களும் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமென்பதிலே அக்கறை கொண்டிருக்கிறார்கள். தமிழ்நாடு முழுவதிலும் இருக்கக்கூடிய மக்கள் இந்தத் திட்டம் எப்போது நிறைவேற்றப்படும் என்று பலலாண்டு காலமாக எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்று நேற்று அல்ல. 1860 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஏறத்தாழ 120 ஆண்டுக் காலமாக இந்தத் திட்டத்தைப்பற்றி தமிழ்நாட்டிலே பேசிப் பேசி சலித்துப்போய்விட்டது. 1860 ஆம் ஆண்டில் கமாண்டென்டன்ட் டெயிலர் என்ற ஆங்கிலேய எஞ்சினியர் 50 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் இந்தத் திட்டத்தை வகுத்துக் கொடுத்தார். 1862ல் இன்னொரு ஆங்கிலேய எஞ்சினியர் ராபர்ட் சன் என்பவர் 66 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றலாம் என்று சொன்னார். 1882-ல் சர் ஜர்ன் கூட்டே என்பவர் 1,25,00,000 ரூபாய் செலவில் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றலாம் என்று சொன்னார்கள். 1921 ஆம் ஆண்டிலே சென்னை மாநில அரசு இந்தத் திட்டத்தை திறைவேற்ற வேண்டுமென்று ஒரு முயற்சியை எடுத்தது. இலண்டனில் உள்ள பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம்தான் பணம் ஒதுக்க வேண்டியிருந்ததால் அவர்கள் பணம் தர மறுத்துவிட்டார்கள். ஆகவே, மீண்டும் இந்தத் திட்டம் கிடப்பில் போடப்பட்டது. 1945 ஆம் ஆண்டில் இந்திய அரசு அன்றைக்கு பிரிட்டிஷ் ஆட்சியில் இருந்தபோது இதற்கு போர்ட் டெக்னிக்கல் கமிட்டி ஒன்றை அமைத்தது. அந்தக் கமிட்டி தன்னுடைய ரிப்போர்ட்டை கொடுத்தது. அதற்குப் பின்னாலும் இந்தத் திட்டம் கிடப்பில் போடப்பட்டது.

1982 ஏப்ரல் 5]

[திரு. ப. நெடுமாதன்]

அதன் பிறகு 1955-ல் டாக்டர் ஏ. இராமசாமி முதலியார் தலைமையில் ஒரு கமிட்டியை மத்திய அரசு அமைத்தது. இந்தக் கமிட்டி பலதடவை கூடி, ஆராய்ந்து ஒரு அறிக்கையை மத்திய அரசுக்கு அளித்தது. 1955-ல் போடப்பட்ட இந்தக் கமிட்டியின் அறிக்கையும் கிடப்பிலே போடப்பட்டது. 1963-ல் மத்திய அமைச்சரவையின் எம்ர்ஜென்சி கமிட்டி கூடி இந்த சேதுசமுத்திரத் திட்டம் இந்திய பாதுகாப்புக்கு இன்றியமையாத ஒரு திட்டம் என்பதால் 4-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இதற்கு முன்னுரிமை அளிக்க வேண்டுமென்று முடிவு செய்து அறிவித்தது. ஆனாலும், இத்திட்டம் அமுல்நடத்தப்படவில்லை. 1965 ஆம் ஆண்டில் மீண்டும் இதுபற்றி ஆராய வி. சி வெங்க டேஸ்வரன் தலைமையில் ஒரு கமிட்டி போடப்பட்டது. அவர் களும் சுற்றி, ஆராய்ந்து, அந்தத் திட்டத்தை 37 கோடி ரூபாய் செலவில் நிறைவேற்றலாம் என்று சொல்லி, ஒரு அறிக்கைத் தயாரித்து மத்திய அரசுக்குக் கொடுத்தார்கள். ஆனாலும், அந்தக் கமிட்டி அறிக்கையை மத்திய அரசு ஏற்றுக் கொள்ள வில்லை.

அதற்குப் பின்னால் 1981 ஆம் ஆண்டு மத்திய நிதி அமைச் சராக இருந்த ஆர். வெங்கட்டராமன் அவர்கள் இந்தத் திட்டத்தைப் பற்றி ஒரு அறிவிப்பு கொடுத்தார்கள். இந்தத் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. இதற்கு 110 கோடி ரூபாய் செலவாகும். இந்தத் திட்டத்தை அரசாங்கம் விரைவிலே எடுத்துக் கொள்ளும் என்றும் உறுதிமொழி கொடுத்தார்கள். அதன் பின்னால் 1981 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதம் மீண்டும் மத்திய அரசு கமிட்டி போட்டது. எச். ஆர். இலட்சுமி நாராயணன் தலைமையில் ஒரு கமிட்டி, போட்டு ஆய்வு நடத்த மத்திய அரசு உத்தரவு போட்டிருக்கிறது.

ஆக. ஏறத்தாழ 120 ஆண்டுக்காலமாக பிரிட்டிஷ் ஆட்சியில் 9 கமிட்டிகளும், சுதந்திரம் வந்ததற்குப் பின்னால் நம்முடைய சுதந்திர ஆட்சியில் 3 கமிட்டிகளும் ஆக 12 கமிட்டிகள் வரிசை யாக அமைக்கப்பட்டு அந்த கமிட்டிகளுடைய அறிக்கை அரசாங்கத்திற்குக் கிடைத்த பின்னாலும் இன்னும் இந்தத் திட்டம் அமுலுக்கு வரவில்லை. இன்னும் இந்தத் திட்டம் செயல் படுத்தப்படவில்லை என்று வருத்தத்தோடு சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 12.10)

மதிப்பிற்குரிய டாக்டர் ஏ. இராமசாமி முதலியார் கமிட்டி யினர் அந்தத் திட்டத்தைப் பற்றி தெளிவாகச் சொல்லி இருக் கிறார்கள். தூத்துக்குடித் துறைமுகத் திட்டமும், சேதுசமுத்திரத் திட்டமும் ஒன்றுடன் ஒன்று பிணைக்கப்பட்டு, இணைபிரிக்க முடியாதவையாகும். தூத்துக்குடி துறைமுகத்திற்கும், சேதுக் கால்வாய்க்கும் உள்ள உறவு என்பது கொழும்புத் துறைமுகத் திற்கும் இலங்கையைச் சுற்றிச் செல்லும் கடற்பாதைக்கும் உள்ள

[திரு. ப. நெடுமான்]

[1982 ஏப்ரல் 5]

உறவுக்குச் சமமானது. இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்திற்குள்ளாகவே இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றி விடலாம் என்று சர் ஏ. இராமசாமி முதலியார் கமிட்டி அறிக்கை சொல்கிறது. ஆனால் அந்தக் கமிட்டியின் முடிவுகள், பரிந்துரைகள் ஆகியவற்றை மத்திய அரசு செயலாற்றுவதற்கு எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. அந்தத் திட்டத்தாலே என்னென்ன பலன்கள் விளையும் என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சிவசாமி அவர்கள் அவற்றைச் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள். நானும் சிலவற்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(1) மேற்கு கடற்கரையிலிருந்து சென்னை செல்லும் தூரத்தில் 350 மைல் குறையும்.

(2) இலங்கையைச் சுற்றாமல் கப்பல்கள் வருவதால், ஒரு நாள் முதல் $1\frac{1}{2}$ நாள் வரையில் கப்பல் பயணம் மிச்சமாகும்.

(3) இந்தத் திட்டத்திற்காக அரசாங்கம் போடும் முதலீட்டின் பேரில், முதலாண்டு $4\frac{1}{2}$ சதவீதம் வட்டி அளவிற்கு வருமானம் வரும். இந்தத் திட்டம் முடிந்த 11-வது ஆண்டில் இருந்து 7 சதவீதம் வட்டித் தொகை அளவிற்கு வருமானம் கிடைக்கும். 15-வது ஆண்டில் இருந்து $8\frac{1}{2}$ சதவீதம் வட்டி அளவிற்கு வருமானமாக கிடைக்கும். 30-வது ஆண்டில் இருந்து 14 சதவீதம் வட்டி அளவிற்கு வருமானமாகக் கிடைக்கும். ஆகவே இந்தத் திட்டம் லாபகரமான திட்டம்.

(4) இந்தச் சேது கால்வாயைப் பராமரிக்கும் செலவும் குறைவாக இருக்கும். அதிகம் இருக்காது;

(5) கால்வாயில் செல்லும் கப்பல்களின் மூலம் கிடைக்கும் வருமானத்தில் 80 சதவீதம் அந்நியச் செலாவணி என்கிற வகையில் நமக்குக் கிடைக்கும்.

(6) தூத்துக்குடி துறைமுகமும் இதன் மூலம் மிகப் பெரிய வளர்ச்சியை அடையும்.

(7) தூத்துக்குடி துறைமுகம்—சேது சமுத்திரக் கால்வாய் இரண்டும் சேர்ந்து தென் மாவட்டங்களில்—குறிப்பாக—மதுரை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி—ஒரு மிகப் பெரிய பொருளாதாரப் புரட்சியை ஏற்படுத்தும். அந்த மாவட்டங்களில் இருந்து ஏற்றுமதி, இறக்குமதி ஆகியவற்றைப் பெருக்கும். வணிகம் வளம் பெறும். புதிய புதிய தொழில்கள் அந்த மாவட்டங்களில் தோன்றும். இதன் காரணமாக அங்கே யுள்ள மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் உயரும்.

(8) கடற்படைக் கப்பல்களுக்கும், வாணிபக் கப்பல்களுக்கும் பாதுகாப்பான கால்வாயாக இது விளங்கும். ஏனென்றால், புயல் அபாயமுள்ள இலங்கைக் கடற்கரையைச் சுற்றிச் செல்வது

1982 ஏப்ரல் 5]

[திரு. ப. நெடுமாறன்]

அபாயம் நிறைந்ததாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, பாதுகாப்புக்கேற்ற வகையில் அந்தக் கால்வாய்த் திட்டம் இருப்பதால், அந்தச் சேதுக் கால்வாய் அமைத்து கடற்பயணத்தைப் பாதுகாப்பானதாகச் செய்யமுடியும்.

(9) இந்தத் திட்டத்தின் மூலம் சேதுக் கால்வாயின் இரு புறமும் உள்ள துறைமுகங்கள் வளர்ச்சி அடையும். தமிழகத்தைச் சுற்றி பல்வேறு துறைமுகங்கள் இருக்கின்றன. இலங்கையைச் சுற்றியும் பல்வேறு துறைமுகங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே, இந்த சேதுக் கால்வாய் திட்டத்தின் காரணமாக ஈழ நாட்டில் உள்ள துறைமுகங்களும் வளர்ச்சி அடையும். ஈழ நாட்டில் உள்ள தமிழர்களும் இதனால் பயன்பெறுவார்கள். இரண்டு பக்கமும் இதனால் பயன்பெறுவதால் இந்த இரு நாடுகளும் அனைத்துலக சுற்றுலா ஸ்தலங்களாக மாறும். தமிழ் நாட்டில் தூத்துக்குடியும், ஈழநாட்டில் காஸ்கேசன்துறையும் ஏசியாவிலேயே மிகப்பெரிய துறைமுகங்களாக மாறும் வாய்ப்பு இதனால் இருக்கிறது.

(10) நிலக்கரி, உப்பு, சிமென்ட் போன்று பெருமளவிற்கு எடுத்துச் செல்லப்படும் பொருள்கள் கடல்மார்க்கமாகச் சென்றால், குறைந்த செலவில் இதன் மூலம் கொண்டு செல்ல வழியேற்படும். தமிழகத்திற்கு ஆண்டுதோறும் நிலக்கரி 25 லட்சம் டன் வருகிறது. உப்பு 30 லட்சம் டன் சாதாரணமாக கொண்டு செல்லப்படுகிறது. மற்ற சரக்குகள் 20 லட்சம் டன் வருகிறது. இவைகளையெல்லாம் இந்தக் கால்வாய் மூலம் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யப்பட்டால் கப்பல் பயண தூரம் குறையும். எரிபொருள் மிச்சமாகும். கப்பல் கட்டணம் குறையும்.

இவ்வளவு முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இந்தத் திட்டம், தமிழகத்தின் தென்மாவட்டங்களைச் செழிக்கச் செய்யும் இத்திட்டம், என்ன காரணத்தாலோ மீண்டும் மீண்டும் ஒத்திப் போடப்படுகிறது என்பதைப் பார்க்கிறபோது, எனக்கு வியப்பாக இருக்கிறது. நான் இங்கே வற்புறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பிரிட்டிஷ் ஆட்சி காலத்தில் போடப்பட்ட 9 கமிட்டியும், அதற்குப் பின்னாலே போடப்பட்ட 3 கமிட்டியும், ஆக மொத்தம் 12 கமிட்டியும் இந்தத் திட்டத்தை பரிந்துரை செய்த பின்னாலும் இந்தத்திட்டத்தை அப்படியே வைத்து இருக்கிறார்கள் என்றால், அதற்கு அரசியல் ரீதியான காரணங்கள் இருக்கின்றன என்று நான் குற்றஞ்சாட்ட விரும்புகிறேன்.

இலங்கைப் பிரதமராக இருந்த ஸ்ரீமோவோ பண்டாரநாயகர் அவர்கள் இந்த சேது சமுத்திர திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால், கொழும்புத் துறைமுகத்தின் முக்கியத்துவம்

[திரு. ப. நெடுமாதன்]

[1982 ஏப்ரல் 5]

போய் விடும் இலங்கையில் கப்பல் தொழில் அழிந்து விடும் அபாயம் இருக்கிறது என்று கேட்டுக் கொண்டதால் இந்தத் திட்டம் அப்படியே வைக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்று குற்றச்சாட்டு இருக்கிறது.

அந்தக் குற்றச்சாட்டுக்கு இடம் கொடுக்காமல் மத்திய அரசு இதை நிறைவேற்றவேண்டும்.

'The project is financially justified, technically sound, commercially worth while and politically expedient.' என்று சர் இராமகாமி முதல்யார் கமிட்டி தெளிவாகச் சொல்லி இருக்கின்றது. அதை ஏற்று இந்தத் திட்டத்தை மத்திய அரசு உடனடியாக நிறைவேற்ற வேண்டும் என்றும் இதன் மூலம் தமிழகத்தில் வாழ்கின்ற மக்களும், இலங்கையில் வாழ்கின்ற சுழநாட்டுத் தமிழர்களும் நல்வாழ்வு வாழவும், வளம் பெறவும் கூடிய நிலைமை இருக்கின்ற காரணத்தால் இந்த மன்றத்திலே இருக்கின்ற சகல கட்சி உறுப்பினர்களும் இதை ஆதரிக்கிறார்கள் என்ற அந்த உணர்வையும் மத்திய அரசு உணர்ந்துகொண்டு இதை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று மத்திய அரசை நம்முடைய அரசு நிச்சயமாக வலியுறுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு உரையை முடிக் கிறேன்.

திரு. எம். சின்னசாமி: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத் தினுடைய முக்கியத்துவத்தைப் பற்றி இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாக மத்திய அரசினுடைய கவனத்தை ஈர்க்கவேண்டும் என்ற வகையிலே இந்த மாமன்றத்திலே ஒரு மணி நேர விவாதம் நடத்துவதற்கு ஒத்துக்கொண்டு இதைப்பற்றி விவாதிப்பதற்கு வாய்ப்பளித்த பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் என்னுடைய நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நீண்டநெடுங்காலமாக வற்புறுத்தப்பட்டு வருகின்ற இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டம் பொருளாதார ரீதியிலே சாத்தியமான ஒரு திட்டம். ஆயிரக்கணக்கான பேர்களுக்கு மேல் வேலைவாய்ப்பு அளிக்கக்கூடிய திட்டம். நீர்ப்பகுதியினை அதிகரிக்கச் செய்து அதேநேரத்திலே கடல் வழிப் பயணத்தின் தூரத்தைக் குறைக்கின்ற மிக முக்கிய ஆக்கபூர்வமான திட்டமாக இருக்கின்றது. இந்தத் திட்டமானது மேற்கு கடற்கரையிலிருந்து கிழக்குக் கடற்கரைக்கும், கிழக்குக் கடற்கரையிலிருந்து மேற்குக் கடற்கரைக்கும் உள்ள பல நூறு மைல்கள் தூரத்தைக் குறைக்கின்ற ஒரு திட்டமாகும். இப்படிப்பட்ட ஒரு அருமையான திட்டம் மத்திய அரசினிடத்திலே தேங்கிக் கிடக்கின்ற திட்டங்களிலே ஒன்றாக இன்றைக்கு இருக்கின்றது. ஆனால், இந்தச் சேது சமுத்திரத் திட்டம் என்பது ஏதோ பத்து, பன்னிரண்டு ஆண்டுகாலமாக வலியுறுத்தப்பட்டு வருகின்ற திட்டம் என்று தான் பலரும் அறிந்திருப்பார்கள். 1860 ஆம் ஆண்டிலே இந்தத்

[1982 ஏப்ரல் 5]

[திரு. எம். சின்னசாமி]

திட்டம் பற்றிப் பரிசீலிக்கப்பட்டு இன்றைக்கு ஏறத்தாழ ஒரு நூற்றாண்டுவிழாக் கொண்டாடி 120-வது ஆண்டிலே மெல்ல மெல்ல நடைபோட்டுக்கொண்டிருக்கின்றது; ஆனால் சேது சமுத்திரத்திட்டம் பற்றி பரிசீலிக்க ஆரம்பித்த காலத்திலேயும், அதற்குப் பின்னால் ஆரம்பிக்கப்பட்ட பல திட்டங்கள் வெகு காலத்திற்கு முன்பே நிறைவேற்றப்பட்டு கடல் பகுதியிலே கப்பல் பணியிலே அவை வெற்றிகரமாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. உதாரணமாகச் சொல்லவேண்டும் என்றால் சூயஸ் கால்வாய்த்திட்டம் இந்தத் திட்டத்திற்குப் பின்னால் ஆரம்பிக்கப்பட்டு 1869-ல் முடிவு பெற்று இன்றைக்கு சர்வதேச ரீதியிலே மிகப்பெரிய லாபத்தைக் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கின்றது அது. பனாமா கால்வாய்த் திட்டம் 1914-லே நிறைவேற்றப்பட்டது. இப்படி இத்திட்டத்திற்குப் பின்னால் ஆரம்பிக்கப்பட்ட திட்டங்கள் எல்லாம் நிறைவு பெற்று வெற்றிகரமாக இயங்கி வருகின்றன. இந்தத் திட்டம் மட்டும் ஏன் மத்திய அரசினுடைய கைவசிலே தொங்கிக்கொண்டு இருக்கின்றது. மத்திய அரசு இதைத் துரிதமாக நிறைவேற்றாமல் அத்திட்டம் தூங்கிக்கொண்டிருக்கின்றது என்பதை எண்ணிப்பாரிக்கின்றபோது சுவதனையாக இருக்கின்றது.

கன்னியாகுமரியிலிருந்து கல்கத்தாவிற்கும், விசாகப்பட்டினத் திற்கும், சென்னைக்கும் உள்ள கடல் போக்குவரத்தைத் துரிதப் படுத்தி தூரத்தைக் குறைக்கின்ற இந்தத் திட்டம் பற்றி நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நெடுமாறன் மற்றும் திரு. சிவசாமி அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியதைப்பால் பல முறை ஆராய்ந்து ஆராய்ந்து அலுத்துப் போய்விட்டது. 1920-லே சென்னை ராஜதானியின் ஆலோசகராகவும், தலைமை இன்ஜினியராகவும் இருந்த திரு. ராபர்ட் பிரிஸ்டோ என்பவர் 60 இலட்சம் ரூபாயிலே இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற முடியும் என்று ஒரு அருமையான ஆய்வு அறிக்கையைக் கொடுத்தது மட்டுமல்லாமல் அன்றைக்கு இருந்த அரசாங்கம் இதை நிறைவேற்றி வைக்கவேண்டும் என்று வலியுறுத்திச் சொன்னார்கள். அவருடைய ஆலோசனையின் பேரிலேயே அன்றைக்கு சென்னை ராஜதானியின் உயர் அதிகாரியான லார்ட் வெல்லிங்டன் அவர்கள் தலைமையில் ஒரு கமிட்டியை அமைத்தார்கள். அந்தக் கமிட்டி அமைத்து அது நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று சொல்லிவிட்ட பிறகு அதற்கு வாய்ப்பளிக்காமலே போய் விட்டார்கள். அதன்பின் அன்றைக்கு இருந்த இந்தியப் பேரரசு அதற்கான நிதி ஒதுக்காத காரணத்தால் அந்த அறிக்கை கிடப்பிலே போடப்பட்டுவிட்டது. அதன்பின் இது அகில இந்திய ரீதியிலே சாத்தியமான ஒரு திட்டம் என்று தொழில்நுட்ப வல்லுநர்கள் எல்லாம் சிபாரிசு செய்திருக்கிறார்கள். அரசியல் ரீதியிலும் எல்லா கட்சியினரும் அதனை ஆதரித்ததன் காரணத்தால் அதற்குப் பின்னால் 1952-லே சர் ராமசாமி முதலியார் அவர்களின் தலைமையிலே ஒரு கமிட்டி போட்டார்கள்.

[திரு. எம். சின்னசாமி]

[1982 ஏப்ரல் 5]

அந்தக் குழு சென்னை துறைமுகத்தையும் கல்கத்தா துறைமுகத்தையும், அங்கிருந்து போகிற கப்பல்களையெல்லாம் சர்வே செய்து இது பொருளாதார ரீதியில் அன்னியச் செலாவணியை ஈட்டிக் கொடுக்கக்கூடிய ஒரு அருமையான திட்டம் என்று வலியுறுத்திக் கூறியிருக்கிறது. அந்தத் திட்டமும், அந்த அறிக்கையும் தூங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படவில்லை. அதற்குப் பின்னர் 1965-ம் ஆண்டில் அன்று தலைமைப் பொறியாளராக இருந்த திரு. வெங்கடேசன் தலைமையில் ஒரு குழு போடப்பட்டது. அந்தக் குழுவும் அறிக்கைக் கொடுத்திருக்கிறது. திரு நடராஜன் என்ற ப்ராஜெக்ட் ஆபீஸர் கூட அந்தக் குழுவிற்கு உறுதுணையாக இருந்தார்கள். அந்தக் குழு 37 கோடி ரூபாய் மட்டும் செலவு செய்தால் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றலாம் என்று ஆய்வு அறிக்கை கொடுத்தார்கள். அதுமட்டுமல்லாமல், மன்னார் வளைகுடா, பாக் ஜலசந்தியை ஆழப்படுத்தினால் கப்பல் போக்குவரத்திற்கு வசதியாக இருக்கும். இரண்டையும் இணைத்து 37 கோடி ரூபாயில் திட்டத்தை நிறைவேற்றலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தத் திட்டமும் தூங்கிக் கொண்டிருக்கிறது.

[பிற்பகல் 12-20]

வெங்கடேசன் கமிட்டி ஆய்வறிக்கையில் அவர்கள் பரிந்துரை செய்திருப்பது என்னவென்றால், இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றினால் மேற்குக் கடற்கரையிலிருந்து கிழக்குக் கடற்கரைக்கு ஒரு வழிப் பாதை போதும், கப்பல்போக்குவரத்திற்கு அது மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். அந்த அறிக்கையும் கிடப்பில் போடப்பட்டிருக்கிறது. பிறகு இந்தத் திட்டம் செயல்படுமா, செயல்படாதா என்று எண்ணிக் கொண்டிருந்த நேரத்தில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு, புரட்சி தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்ததற்குப் பிறகு இந்தத் திட்டத்திற்கு உயிர் கொடுக்கவேண்டும் என்று மைய அரசை தொடர்ந்து வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறார்கள். பின்னர் அன்று நிதி அமைச்சராக இருந்த, இன்று பாதுகாப்பு அமைச்சராக இருக்கும் மாண்புமிகு திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்கள் இந்தத் திட்டம் ரூ. 110 கோடிச் செலவில் நிறைவேற்றப்படும் என்று மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்யப்படும் என்று அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அதற்குப் பிறகு 1981 ஆம் ஆண்டு திரு. லட்சுமிநாராயணன் அவர்கள் தலைமையில் ஒரு குழு போட்டார்கள்.

இந்தத் திட்டம் பற்றிய பொருளாதார சாத்தியக்கூறுகள், எந்த அளவிற்கு இத்திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமானால் நமக்கு அந்நியச் செலாவணியை ஈட்டித் தரும் என்பது பற்றியெல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நெடுமாறன் அவர்கள் வெகு அழகாக எடுத்துச்சொன்னார்கள். ஆக, இத்திட்டம் பொருளாதார ரீதியில் அந்நியச் செலாவணியை ஈட்டிக் கொடுக்கக்

1982 ஏப்ரல் 5] [திரு. எம். சின்னசாமி]

கூடிய அருமையான திட்டம். அதோடு கப்பல் போக்குவரத்திற்கும் மிகவும் வசதியான திட்டமாகும். எனவே இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றியாக வேண்டும். 120 ஆண்டுகளாக தொங்கிக் கொண்டிருக்கும் இத்திட்டம் கண்டிப்பாக நிறைவேற்றப்படவேண்டும். அதனால் தமிழ்நாட்டிற்கு பொருளாதார லாபம் கிடைக்கும். அந்நியச் செலாவணி கிடைக்கும். பல ஆயிரக்கணக்கான பேர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு கிடைக்கும். எனவே இத்திட்டத்தை மத்திய அரசு-மேற்கொள்ளும் வகையில் மத்திய அரசை வற்புறுத்த, இம்மாமன்றம் மூலம் அவர்கள் கவனத்தை ஏதாவது ஒரு வகையில் ஈர்க்கவேண்டும். அந்த வகையில் ஒரு தீர்மானம் மூலமாகவோ அல்லது கடிதங்கள் எழுதியோ இத்திட்டத்தின் முக்கியத்துவம் பற்றி மத்திய அரசை வலியுறுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு எனக்கு இதில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

*திரு. கு. ரமணி: மதிப்பிற்குரிய மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுங் கட்சியும், எதிர்க்கட்சிகளும் ஒன்றாகச் சேர்ந்து வலியுறுத்தக் கூடிய ஒரு முக்கியமான திட்டம். இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டம். இதைப் பற்றி இந்த விவாதத்தின்மூலம், தமிழக மக்களுடைய, இந்த சட்டமன்றத்தினுடைய கருத்தை மத்திய அரசுக்கு நாம் ஆணித்தாமாக எடுத்துச்சொல்ல வேண்டும் என்பதற்காக ஒரு விவாதம் இன்றைக்கு நடைபெறுகிறது. இதைப்பற்றி மார்க்கிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில கருத்துக்களை முன்வைக்க விரும்புகிறேன்.

ஆங்கிலேயர் காலத்தில் 1860 ஆம் ஆண்டிலே இருந்து, இந்தத் திட்டம் ஆராயப்பட்டு வந்தது என்றால், இது மிக முக்கியமான தேவையான கிட்டமாக இருக்கிறது என்பதைத் தான் காட்டுகிறது. ஆங்கிலேயர் போனதற்குப் பிறகு, நாடு சுதந்திரம் பெற்றதற்குப் பிறகு, அந்தத் தேவை குறைந்து விடவில்லை. அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அன்றைக்கு 50 இலட்சம் ரூபாயில் இந்தத் திட்டம் நிறைவேறியிருக்கும் என்று சொன்னால், இன்றைக்கு மேலும் அதிகம் செலவாகும். இதற்காக போடப்பட்ட கமிட்டிகளின் எண்ணிக்கையெல்லாம் எனக்கு முன்னாலே பேசிய உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். ராமசாமி முதலியார் கமிட்டி, லிங்கடேசன் கமிட்டி ஆகியவைகள் எல்லாம் ஆராய்ந்து, தமிழக மக்கள், வர்த்தக ஸ்தாபனங்கள், தொழில் முதலாளிகள், பல்வேறு நல உரிமைகள் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் எல்லாம் இந்தத் திட்டம் சரியான முறையிலே நிறைவேற்றப்பட வேண்டும், உடனடியாக நிறைவேற்றப்பட வேண்டும் என்ற கருத்தை வலியுறுத்திக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஏனென்றால், இந்தத் திட்டத்தினுடைய நன்மை அப்பேர்ப்பட்டது.

[திரு. கு. ரமணி]

[1982 ஏப்ரல் 5]

அது மட்டுமல்ல, உலகத்தில் இப்படிப்பட்ட திட்டத்தை நினைத்து போட்டுவிட முடியாது. சூயெஸ் கால்வாய், புனாமா கால்வாய் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால், இன்றைக்கு இந்திய உபகண்டத்தில் இப்படிப்பட்ட ஒரு இயற்கையான திட்டம் அமைந்துள்ளது. இந்த திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக சூழ்நிலையை உருவாக்கிக் கொண்டு வந்தும், இதுவரை நிறைவேற்றுவதற்கான சாத்தியப்பாடு ஏற்படவில்லை. ஆனால், அதற்கான இயற்கை சூழ்நிலை இருக்கும்போது, அந்தத் திட்டத்தைக் கிடப்பில் போடுவதற்கும், முடக்கி வைப்பதற்கும் என்ன காரணம் என்பதை நாம் ஆழமாக சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் நெடுமான் அளவர்கள் தெரிவித்தது போல், இதிலே ஒரு உண்மை நிலையை நாம் பார்க்கிறோம். மன்னார் வளைகுடா, பாக் ஜலசந்தி ஒன்றாக சேர்ந்து, இணைக்க அந்த இராமேஸ்வரம் கரை வழியிலே இந்தப் பெரிய ஒரு வாய்க்காலை வெட்டி, அந்த வேலை நடந்து முடிந்தால், கப்பல் போக்குவரத்துக்கு நூற்றுக்கணக்கான மைல் தூரம் குறையும். அதனால், கப்பல் போக்குவரத்துக்கு அதிக வசதி ஏற்படும். எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக, எரிபொருள் விலை இன்றைக்கு பயங்கரமாக ஏறிக் கொண்டிருக்கிறது. ஒரு டிரிப் அந்தக் கப்பல் அங்கே போய் வருவதற்கு ரூ. 67,000 அதிகம் செலவாகின்றது என்று சொல்லுகிறார்கள். நமது தமிழக அரசாங்கம் கடைசியாக ஒரு மெமோராண்டத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே இதன்மூலம் 5 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு அந்நிய செலாவணி ஈட்டுவதற்கு வதி இருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அங்கே கப்பலைப் பயன்படுத்துவதற்கு வாய்ப்பு அதிகமாகிறது. அந்நிய செலாவணி பெருகுகிறது. வியாபார போக்குவரத்து அதிகரிக்கிறது. நாட்டின் வளர்ச்சிக்கு இது முக்கியம். ஆகவே, இந்தத் திட்டம் தமிழகத்தின் வளர்ச்சிக்கு உதவுகூடிய திட்டம். இதைக் காலம் தாழ்த்துவதினால், மத்திய அரசுக்கு இதில் விருப்பமில்லையோ என்ற கேள்வியைக் கூட கேட்க வேண்டியிருக்கிறது. இல்லாவிட்டால், பல கமிட்டிகள் போட்டும், அவர்கள் ஆலோசனைப் பெற்றும் நிறைவேற்றப் படாமல் இருப்பதற்கு, காலம் தாழ்த்துவதற்கு என்ன காரணம் இருக்க முடியும்? இதை மிகவும் ஆழமாகச் சிந்திக்க வேண்டியிருக்கிறது.

தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம் எவ்வளவு முக்கியமானது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். அந்தத் திட்டத்தையும், இந்தத் திட்டத்தையும் இணைத்து, அந்த முறையில் செயல்பட்டால், ஒரு பெரிய தொழில் விளாகம், இன்டஸ்ட்ரியல் காம்ப்ளெக்ஸ் தூத்துக்குடியில் உருவாக்க முடியும். ஒப்போது, தூத்துக்குடியிலே 600 மெகாவாட் அனல் மின் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய வாய்ப்பிருக்கிறது. போன வருடம் 4 இலட்சம் டன் கரியைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அடுத்து 1983 ஆம் ஆண்டு 19 இலட்சம் டன் கரியைக் கொண்டு வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. அதை

1982 ஏப்ரல் 5]

[திரு. கு. ரமணி]

இன்னும் விரிவுபடுத்தினால், 48 இலட்சம் டன் கரியைக் கொண்டு வருவதற்கான வாய்ப்பிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்பேர்ப்பட்ட ஒரு கப்பல் போக்குவரத்து வாய்ப்பை இன்றைக்கு மின் வாரியத் தேவைக்கான கரியைக் கொண்டு வருவதற்கு வசதியாக இருக்கும். ரயில்மூலமாகக் கொண்டு வரவேண்டுமென்றால், செலவு ஜாஸ்தியாக ஆகும். அதனால், மின் கட்டணத்தை உயர்த்தி, தமிழக மக்கள் தலையில் சுமத்தக்கூடிய நிலைமை வந்துருக்கிறது. இங்கே பட்ஜெட் விவாதத்திலே கூட இதைப் பார்த்தோம். இப்படிப்பட்ட திட்டம் வந்தால், கரியை சுலபமாக கொண்டு வந்தால், நிச்சயமாக மின்கட்டணம் குறைவதற்கு உதவியாக இருக்கும். எனவே, அதற்கான முயற்சியை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

[பிற்பகல் 12.30]

அது மட்டுமல்ல, கல்கத்தா, விசாகப்பட்டணம், சென்னை துறைமுகம் வழியாக மேற்குக் கடற்கரையில் செல்லவேண்டிய கப்பல்கள் துரிதமாக வந்துபோக வழி ஏற்படும். மேற்கு வழியாக அந்நிய நாடுகளின் துறைமுகங்களுக்குச் செல்ல வேண்டிய அன்னிய நாட்டிலு் கப்பல்கள் சுலபமாகச் செல்ல வழி யுண்டாகும். ஏற்கனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லியிருக்கின்ற பல்வேறு விஷயங்களோடு நன்மைகளைப் பொறுத்த வரையில் இந்த விஷயங்களும் உள்ளன.

வேலைவாய்ப்புக்கு தமிழ் த்திலே இது ஒரு வரப்பிரசாதமாக அமையும். இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திலே ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் வறட்சியில் அகப்பட்டுக் கொண்டு கஷ்டப்படுகிறார்கள். அவர்களுக்கு வேலைவாய்ப்புக் கிடைக்கும். இலங்கையிலிருந்து வந்துள்ள அகதிகளைப் பற்றி நாம் விவாதிக்கிறோம். அவர்கள் வேலையில்லாமல் திணறுகிறார்கள். அவர்களில் சுமார் 10 ஆயிரம் பேர்களுக்கு வேலை கிடைக்கும் என்று சொல்லப்படுகிறது. இப்படிப்பட்ட முக்கியமான திட்டத்தைக் கிடப்பில் போடுவதற்கு காரணம் இல்லாமல் இருக்கமுடியாது. தமிழகத்தின் தொழில் வளர்ச்சிக்கு இடையூறாக மத்திய அரசின் போக்குதான் இருக்கிறது என்று குற்றஞ்சாட்டினால் அது தவறாகாது. இந்தத் திட்டத்தின் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து பார்த்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படவேண்டும். இந்த திட்டமே நிறைவேற்றப்பட முடியாமல் போய்விடுமோ என்று நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது. 1960 ஆம் ஆண்டிலே 50 இலட்ச ரூபாய் செலவாகும் என்று இருந்தது, 1968 ஆம் ஆண்டில் அது 38 கோடியாகும் என்று கணக்கிடப்பட்டு 1980 ஆம் ஆண்டில் 110 கோடியாகும் என்று சொல்கிறார்கள். கடிவாளம் அறுந்த குதிரையின் வேகத்திலே விலைவாசி இன்றைக்குப் போய் கொண்டிருக்கின்ற நிலையிலே 110 கோடி ரூபாய் மேலும் எத்தனை கோடி ரூபாய் ஆகுமோ தெரியவில்லை. இவ்வளவு பணம் செலவழிக்கப்பட வேண்டியிருக்கிறது என்று சொல்லி இதைத் தடுக்கவேண்டும் என்ற

[திரு. கு. ரமணி]

[1982 ஏப்ரல் 5]

முறையிலே நிதி நெருக்கடி என்றோ அல்லது பொருளாதார நெருக்கடி என்றோ சொல்லி கைவிட்டால் அது தமிழகத்தின் தொழில் வளர்ச்சிக்கு உகந்ததாக இருக்காது. நிபுணர் கமிட்டி 1981 ஆம் வருடத்திற்குள் பல தடவைகள் கூடி அறிக்கையைச் சமர்ப்பித்திருக்கிறது. இராமநாதபுரத்திலே கூடியிருக்கிறது, தூத்துக்குடியிலே கூடியிருக்கிறது, மதுரையிலே கூடியிருக்கிறது, கடைசியாக சென்னையிலே கூடியிருக்கிறது. தமிழக அரசினுடைய மெமோரண்டம் கொடுக்கப்பட்டு பிரதிநிதிகள் எல்லாம் விளக்கியிருக்கிறார்கள். பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் சட்டமன்ற பேரவை, மேலவை உறுப்பினர்கள் வர்த்தகக் கழகங்கள், தொழில் முதலாளிகள் பலதரப்பட்ட இன்டரஸ்ட்ஸ் நல உரிமை உள்ளவர்கள் சாட்சியம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அத்தனை பேர்களும் இதை நிறைவேற்றவேண்டுமென்று சொல்லியாகி விட்டது. கடைசியாக 1981 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் சென்னையிலே நடந்த கூட்டத்திலே சொல்லியும்கூட நாம் இப்போது 1982இல் விவாதித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஏன் இந்தத் திட்டம் கிடப்பி போடப்படுகிறது, முடக்கிவைக்கப்படுகிறது என்பதற்கு எந்தவிதமான நியாயமும் காரணமும் சொல்லப்படவில்லை. எவ்வளவு நிபுணர்கள் ஆராய்ந்து முடிவு சொல்லியானபிறகு இன்னும் நிறைவேற்றப்படவில்லை. ஆங்கிலேயர் காலத்திலே முடிவு எடுக்கப்படும், காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலே முடிவு எடுக்கப்படும் பல தடவைகள் கூறியும் தமிழக அரசு மூலமாக துரித நடவடிக்கை எடுத்து நிறைவேற்றவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கின்ற நிலையில் இருக்கிறோம், ஆகவே இனிமேல் நிபுணர் குழு தேவையில்லை கடைசியாக வந்திருந்த கமிட்டியினுடைய சிபாரிசும் இருக்கிறது. அதைக் கணக்கிலே எடுத்துக்கொண்டு உடனடியாக நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறோம். இந்திய அரசாங்கம் மிகுந்த ஜாக்கிரதையோடும், முனைப்போடும் செய்வதற்கு முன்வர வேண்டும். தமிழக அரசாங்கமும் இங்கே இருக்கின்ற சகல கட்சிகளும் வேற்றுமைப்பின்றி வலியுறுத்தவேண்டும். வறுமைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கின்ற மக்களுக்கு வேலை கிடைக்கிற நிலைமை கடலோர கப்பல் போக்குவரத்திலே ஏற்படுகின்ற சௌகரியங்கள், இண்டர்நேஷனல் வாட்டர்ஸ், பகுதியில் போகாமல் நம்முடைய கடற்கரையின் ஓரமாகவே நமது யுத்தக் கப்பல்கள் போக்குவரத்து செய்யக்கூடிய முறையிலே இருக்கிறது, அது யுத்த கப்பல்களுடைய போக்குவரத்துக்கும் பயன்படும், ஆகவே மிகுந்த முக்கியத்துவமாக உள்ள திட்டத்தை நிறைவேற்ற அத்தனை பேர்களும் ஆளுங்கட்சியும், எதிர்க்கட்சியும் அரசாங்கமும் எல்லோரும் ஈர்ந்து வற்புறுத்தி இந்த வருஷமே வேலை தொடங்கப்படவேண்டும், அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படவேண்டும் அப்படிப்பட்ட நடவடிக்கை எடுக்க எப்படிப்பட்ட நிர்ப்பந்தத்தை உருவாக்கவேண்டுமோ அதைப்பற்றி எதிர்க்கட்சிகளோடு கலந்து ஆலோசனை செய்து தகுந்த ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கவேண்டுமென்ற முறையில் -- இதற்கு சமாதானம் சொல்லிவிட்டால் போதாது -- இந்த நிலைமைக்கு

1982 ஏப்ரல் 5]

[திரு. கு. ரமணி]

அரசாங்கம் வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மத்திய சர்க்கார் இதை செய்யக்கூடியமுறையிலே ஏற்பாடுகள் எச் செய்ய வேண்டும். தமிழக மக்கள் — தமிழகத்தின் தொழிற் வளர்ச்சிக்குக் குறுக்கே நிற்கிறது மத்திய அரசு என்று குற்றஞ் சாட்டுவார்கள் — அதைப் பொறுக்கமாட்டார்கள், தெழில் வளர்ச்சி குறைந்துவிட்டால் தொழில் வளர்ச்சிக் குறைந்த மாவட்டம் என்று முத்திரை குத்துவார்கள். தொழில் வளர்ச்சியை ஏற்படுத்துகின்ற கடலோரப் போக்குவரத்தை அதிகரிக்கின்ற இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு தாமதம் செய்ய எந்த நியாயமும் கிடையாது. தாமதப்படுத்தினால் தமிழக மக்கள் பார்த்துக் கொண்டிருக்க மாட்டார்கள் என்ற எச்சரிக்கையை இந்திய அரசாங்கத்திற்கும் எடுத்துக் காட்டி தமிழக அரசும் முன்வந்து தேவையான ஏற்பாட்டை செய்ய வேண்டுமென்றும், நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொண்டு அமர்கிறேன்.

திரு. உ. கப்பிரமணியன்: மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்த திட்டம் தமிழக மக்கள் அனைவரும் ஒன்று சேர்ந்து கேட்கிற திட்டம் என்கிற உணர்வு ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று நாங்களும் பங்கு கொள்கிறோம். வேறு தவறான கருத்துக்கள் இருக்கக்கூடாது என்று தெளிவாக சொல்வதற்கு நாங்களும் பங்கு கொள்கிறோம். எங்களுடைய பாராளுமன்ற உறுப்பினர் திரு.கே.டி. கோவல்ராம் அவர்கள் இந்தத் திட்டத்தை வலியுறுத்தி அடிக்கடி பாராளுமன்றத்தில் குரல் கொடுக்கிறார்கள் என்பது எல்லோரும் பத்திரிகை வாயிலாக அறிந்த உண்மையாகும். சேதுசமுத்திர திட்டம் பல ஆண்டு காலமாக தாமதப் பட்டிருக்கிறது என்றால் அதற்கு பல்வேறு காரணங்கள் இருக்கலாம். அது எவ்வளவு அவசியம் என்பதை இந்த மாமன்றத்திலே பல்வேறு சமயங்களில் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். இந்திய கடற்கரைக்கு வர இலங்கையைச் சுற்றி வராமல் நேராக கல்ப் ஆப் மன்னார், பாக் ஜலசந்தியைக் கடந்து வந்தால் பல நூற்றுக் ணக்கான மைல்கள் தூரம் மிச்சம் ஆகிறது என்ற உண்மை எல்லோருக்கும் தெரிந்தது தான். இந்தியாவிலுடைய கடற்கரை மிகவும் நீண்ட நெடிய கடற்கரை. அதில் துறைமுகங்கள், சட்டிடங்கள் அபிவிருத்தி அடையவேண்டுமென்பது எல்லோருக்கும் இருக்கிற ஆசை. தமிழ் நாட்டிலே தான் அதிகமான அளவில் துறைமுகப் பட்டினங்கள் இருந்து வந்திருக்கின்றன. அதை அபிவிருத்தி செய்வதிலே நமக்கு உதவியாக இருக்கவேண்டும். இப்போது அங்கே இருக்கிற நிலை அது ஆழப்படுத்த வேண்டுமென்ற நிலை. கொழும்புக்கு சென்று, கொழும்புக்கு தெற்கே வந்த பிறகு திரிகோணமலை சுற்றி வர வேண்டும் என்றால் மேலும் அதிக தூரம் ஆகிறது. உலகத்திலே பெரிய கப்பல்கள் 30 ஆயிரம், 40 ஆயிரம் டன்கள் நிறை கொண்ட கப்பல்கள் வர முடியாததற்கு காரணம், அந்த பகுதி

[திரு. உ. சுப்பிரமணியன்]

[1982 ஏப்ரல் 5]

ஆழமில்லாது இருப்பதுதான் காரணம். அதை ஆழப்படுத்தி விட்டால் கொழும்பு துறைமுகத்தைத் தொட்டாலும், தொடா விட்டாலும் அந்த பகுதியிலிருந்து கிழக்கு ஆசிய நாடுகளுக்கு, கல்கத்தா, டாக்கா போன்ற நகரங் ளுக்கு செல்லக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது, என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்து பிரதமர் இந்திரா காந்தி அம்மையார் அவர்கள் பண்டார நாயகா அவர்களுக்கு உறுதிபொழி கொடுத்திருப்பது போலவும், இதை நிறைவேற்றாமல் தாமதப்படுவது போலவும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் நெடுமொறன் அவர்கள் ஒரு பிரச்சனையை எழுப்பியிருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக இருக்கமுடியாது. நம்முடைய தேசம் முதலில், அதனுடைய முக்கியத்துவம் முதலில் என்ற கருத்திலே அவர்களுக்கு எந்தவிதமான ஐயப்படும் தேவையில்லை.

திரு. ப. நெடுமொறன்: மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, அது உண்மையாக இருக்கமுடியாது என்று நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுப்பிரமணியம் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் ஒன்றை அவர்கள் கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன். The Sri Lanka Government then headed by Srimavo Bandara nayaka pleaded with the Indian Government that the execution of the project would spell the economic ruin to Sri Lanka's Ports and its Shipping Industry என்று அவர்கள் எழுதியிருக்கிற கடிதத்தை வைத்து 'ஆன் லுக்கர்' பத்திரிகையில் 1981 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 16-ம் தேதி வந்திருக்கிறது. இது பற்றி பாராளுமன்றத்தில் எழுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அங்கே மத்திய அரசாங்கத்தின் சார்பில் எந்த பதிலும் அளிக்கப்படவில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்—தலைமை)

திரு. உ. சுப்பிரமணியன்: தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் சொல்வதிலே எந்தவிதமான குற்றச்சாட்டும் இல்லை. 'தென் பிரைம் மினிஸ்டர் பண்டாரா நாயகா பிளீட்டட்' என்று தான் சொல்லியிருக்கிறார்களே தவிர, இந்திரா காந்தி அம்மையார் அவர்கள் அதற்கு ஒப்புக் கொண்டார்கள் என்று அதிலே குறிப்பிடப்படவில்லை.

திரு. ப. நெடுமொறன்: மாற்றுத்தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் பிளீட் பண்ணினார்கள். ஆனால், இந்த திட்டத்தை இன்னும் அமல் படுத்தவில்லை. இரண்டுக்கும் தொடர்பு இருக்குமோ, அவர்கள் கேட்கக்கொண்டதால்தான் நீங்கள் இந்தத் திட்டத்தை செயல்படுத்த மல் இருக்கிறீர்களோ என்ற சந்தேகத்தை நான் எழுப்பியிருக்கிறேன்.

1982 ஏப்ரல் 5]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வாதப் பிரதிவாதங்கள் இதிலே வேண்டாம். எல்லோரும் சேர்ந்து அந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டு வர பார்ப்போம்.

திரு. உ. சுப்பிரமணியன்: தலைவர் அவர்களே, நான் முதலில் குறிப்பிட்டேன். இதற்கு எங்களுக்கு முழு உடன்பாடு இருக்கிறது. நாங்களும் சேர்ந்து வற்புறுத்திக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அவர்கள் கொடுத்திருக்கிற புள்ளிவிவரப்படி 1962-லேயிருந்து நடைபெறாமல் இருக்கிற திட்டம். அது ஏதோ காங்கிரஸ் அரசாங்கம் மட்டும் தாமதப்படுத்தி விட்டது என்று சொல்வது என்பது சரியாக இருக்காது. தமிழ் நாட்டினுடைய நிலையைக் கருதி, நாட்டினுடைய கப்பல் போக்கு வரத்து, வாணிபம் போன்றவற்றை கருதி இந்த திட்டம் அமுல்படுத்த வேண்டுமென்ற கோரிக்கையில் நாங்களும் உங்களோடு உடன் இருக்கிறோம் என்பதைச் சொல்லி விடைபெறுகிறேன், வணக்கம்.

[பிற்பகல் 12-40]

திரு. கே. எஸ். ஜி. ஹாஜா சரீப்: மிஸ்டர் ஸ்பீக்கர் சார், இந்தச் சேதுசமுத்திர திட்டம் நல்ல திட்டம். இது அவசியம் சிக்கிரம் உருவாக்கினால் நமக்கு ஏற்படக்கூடிய நன்மைகள் பல இருக்கின்றன. அதனால் சிக்கிரம் உருவாக வேண்டுமென்று நானும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில அங்கத்தினர்கள் பேசும் பொழுது எந்தக் காரணத்தினாலோ, கவன்மென்ட் ஆஃப் இந்தியா இதை டிலே செய்கிறது என்று சொன்னார்கள். Marine engineering is a very very difficult engineering in the whole world உலகத்திலே இருக்கக்கூடிய பல சங்கடமான துறைமுகங்களிலே மெட்ராஸ் துறைமுகம் ஒன்று. 6 மாதத்திற்கு மணல் கேப் காமரினிலிருந்து கிழக்கேயும் 6 மாதத்திற்கு கிழக்கிலிருந்து தெற்கேயும் போகின்றது. அதன் காரணமாக மெட்ராஸ் துறைமுகத்திலே வருஷாவருஷம் குறைந்தது 12 இலட்சம் டன் மணல் எடுத்து, எங்கே கடல் ஆழமாக இருக்கிறதோ அங்கே கொண்டு போய் போடுகிறார்கள். அதே மாதிரி சேதுசமுத்திர திட்டம் இருக்கிறதே அது மிகவும் சிக்கலான திட்டம். பல நிபுணர்கள் அதை ஆலோசித்து, அங்கே நிறைய 'ஹாலோ ரிப்பிள்' இருக்கின்றன. ஆகவே, டெப்த் எடுத்து, பெரிய, பெரிய கப்பல்கள் செல்லக் கூடிய நிலையை அங்கே உருவாக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்பொழுதிருக்கக் கூடிய நிலையில் 1 இலட்சம் டன் எடையுள்ள சரக்குகளை ஏற்றிவரக்கூடிய கப்பல்களும் இருக்கின்றன. இப்பொழுதெல்லாம் 40,000, 50,000 டன் கப்பல்கள் குறைவு. லால் பகதூர் சாஸ்திரி என்ற கப்பல் 90,000-லிருந்து 1 இலட்சம் டன் எண்ணெய் ஏற்றிக்கொண்டு போகிற பெரிய கப்பல். இந்தத் திட்டம் வேண்டுமென்றால், அதற்குத் தகுந்தவாறு ஆழப்படுத்த வேண்டும். சாதாரணமாக, பெரிய கப்பல்கள்

[திரு கே. எஸ். ஜி. ஹாஜாசெரீப்]

[1982 ஏப்ரல் 5]

எல்லாம் சிலோனைச் சுற்றி வரும் என்றால் அது நல்லமுறையில் இருக்காது. ஆகவே, கவர்ன்மென்ட் ஆஃப் இந்தியா, இதில் ரொம்பக் கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கிறார்கள். எந்தவிதமாக செய்தால், 1 இலட்சம் டன், மற்றும் அதற்குமேல் சுமக்கக்கூடிய கப்பல்கள் சுலபமாகப் போகமுடியும் என்று திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள்,

இதனால், கொலம்போவினுடைய முக்கியத்துவம் போய்விடும் என்று சில அங்கத்தினர்கள் பேசினார்கள். கொலம்போவினுடைய முக்கியத்துவத்திற்கும் இதற்கும் எந்தவிதமான சம்பந்தமும் இல்லை. கொலம்போவைச் சுற்றிப் போகிறதே ஒழிய, கொலம்போ போர்ட்டிலே தங்கி, அங்கேயிருந்து தண்ணீரோ, ஆயிலோ எடுத்துக் கொண்டு போவது கிடையாது. அந்த ஐலண்டை சுற்றிக்கொண்டுதான் போகிறது.

அடுத்தது, இந்தத் திட்டம் அவசியம் வருமேயானால் 1½ நாள் 'சேவ்' ஆகிறது. இந்த 1½ நாளுக்கு எவ்வளவு ஆயில் சேவ் ஆகிறது என்பது ஒவ்வொரு கப்பல் சொந்தக்காரருக்கும் நன்றாகத் தெரியும். அதன் காரணமாக, எவ்வளவு பிளான்ஸ் சேவ் ஆகும் என்பது அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும்.

தூத்துக்குடி போர்ட் பெரிய போர்ட். மெட்ராசுக்கு அடுத்தது கொச்சின் போர்ட் என்றிருந்தது. இப்பொழுது தூத்துக்குடி பெரிய போர்ட் என்று கப்பல் சொந்தக்காரர்களே கவர்ன்மென்ட் ஆஃப் இந்தியாவிடம் சொன்னார்கள். தூத்துக்குடி பெரிய போர்ட் என்றால், அதை நமக்காகத்தான் செய்திருக்கிறார்கள். அது இப்பொழுது இன்டர்நேஷனல் போர்ட்டாக இருக்கிறது. சிலோன் போர்ட்டில் ஏதாவது தகராறு ஏற்பட்டால், உடனே தூத்துக்குடி போர்ட்டுக்கு வந்து சரக்குகளை இறக்கிவிடுகிறார்கள். திரும்ப, தூத்துக்குடி போர்ட்டிலிருந்து சரக்குகளை எடுத்துக் கொண்டு சிலோனுக்குப் போகிறார்கள். ஆகவே, அது ஒரு இன்டர்நேஷனல் போர்ட். தூத்துக்குடி பெரிய போர்ட்டானது நமக்கு மிகவும் அட்வான்டேஜாக இருக்கிறது. தூத்துக்குடி போர்ட்டுக்கு மிகவும் முக்கியத்துவம் கொடுத்தார்கள். அது மிகவும் வரவேற்கத்தக்கது. அதே மாதிரி இந்தச் சேதுசமுத்திர கால்வாய் திட்டத்தையும் சீக்கிரம் அவர்கள் நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதற்கு லெவி போடலாம். எப்படி சூயஸ் கானலுக்கு லெவி போட்டார்களோ, அதைப்போல் ஒவ்வொரு கப்பலுக்கும் லெவி போடலாம். நீங்கள் சுற்றிக் கொண்டு போவதால் இவ்வளவு செலவாகிறது. இப்பொழுது இவ்வளவு வருவாய் மிச்சம், அதிலிருந்து ஒரு பகுதியை நீங்கள் கொடுக்க வேண்டுமென்று ஒவ்வொரு கப்பலுக்கும் லெவி போடலாம். இதையும் வர்கள் கவனித்துப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன், வணக்கம்.

1982 ஏப்ரல் 5]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, சேது சமுத்திரத் திட்டத்தைப்பற்றி இங்கே ஒரு மணி நேர விவாதம் நடத்தி, மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய கவனத்திற்கு இதைக் கொண்டு வருவதற்காக நாம் இங்கே ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறோம்.

1960 ஆம் ஆண்டு துவக்கப்பட்ட இந்த மாபெரும் திட்டத்தைப்பற்றி விவாதிக்கக் கூடிய அல்லது பேசக்கூடிய வாய்ப்பு நமக்குக் கிடைத்ததே என்று நாம் மகிழ்ச்சி அடைந்தாலும், நம்முடைய எதிர்காலச் சந்ததியினரும் இதையே பேசிக்கொண்டு, விவாதித்துக் கொண்டிருக்கக் கூடாது என்பதிலேயும் நாம் கண்ணுங்கருத்துமாக இருக்கிறோம். அந்த அடிப்படையிலேதான் மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய கவனத்தைக் கொஞ்சம் ஆழமாகவும், அக்கறையோடும் ஈர்க்க வேண்டுமென்பதற்காக இன்றையதினம் இதை நாம் நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக விவாதித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரமணி அவர்கள் பேசுகின்ற பொழுதுகூட, மாநில அரசு இதற்குச் சமாதானம் சொன்னால் போதாது, மத்திய அரசுக்குச் சொல்ல வேண்டிய வகையில் சொல்ல வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். எந்தெந்த வகைகளிலே சொல்ல வேண்டுமென்பதையெல்லாம் நாங்கள் ஆழமாகச் சிந்தித்து எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம் என்பதையும், இந்த ஒரு மணி நேர விவாதத்தைக்கூடச் சமாதானம் சொல்வதற்காக அல்ல; மாண்புமிகு உறுப்பினர்களோடு சேர்ந்து இந்த அரசினுடைய எண்ணத்தையும் வலியுறுத்துவதற்காகத்தான் கொண்டு வந்திருக்கிறோம் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்திலே எவ்வளவு செலவாகும் என்பதையும், இப்பொழுது எவ்வளவு செலவாகும் என்பதையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதனுடைய பயனைப்பற்றி இங்கே பேசியவர்கள் மிகச் சிறப்பாக எடுத்துச் சொல்லியிருந்தாலும், இரண்டொன்றை நானும் தொட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பின் தங்கிய மாவட்டமாக இராமநாதபுரம் மாவட்டம் இருக்கிறது என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். வறட்சியாலும் ஆண்டுதோறும் அது அதிகமாகப் பாதிக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமேயானால் அந்த மாவட்டம் செழிப்படைவதற்கான வாய்ப்பிருக்கும் என்று நம்முடைய அரசாங்கம் கருதுகிறது.

அதுமட்டுமல்லாமல் 1980 ஆம் ஆண்டு கணக்குப்படி 110 கோடி ரூபாய் செலவாகும் என்று கணக்கைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் 1982 ஆம் ஆண்டு. இன்னும் எவ்வளவு கோடி அதிகமாக ஆகும் என்று நமக்குத் தெரியாது.

[திரு. க. முத்துசாமி]

[1982 ஏப்ரல் 5]

எனவே, அத்தனை கோடிகள் அங்கே செலவழிக்கப்படும்பொழுது அதிலே பெரும்பகுதி அங்கேயிருக்கின்ற மக்களுக்குச் சம்பளமாக அது பயன்படும் என்பதிலே நாம் கொஞ்சம் அதிகமான அக்கறையைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். அதேபோன்று இதனுடைய ஒட்டுமொத்தமான வருமானம் ஏறத்தாழ ஒரு ஆண்டுக்கு 232 இலட்சம் ரூபாய் இருக்கும் என்று நாம் கணக்குப் போட்டு வைத்திருக்கிறோம்.

அது மட்டுமல்ல, இன்று அது ஒருவழிப் பாதையாக அமைக்கப் பட்டாலும் கூட, 15, 16-வது ஆண்டுகளிலே அது இரண்டு வழிப்பாதையாக அமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற எண்ணத்தை எடுத்து சொல்லியிருக்கிறோம். இன்றைய தினம் உள்ள நிலைமைப்படி இது அமலாக்கப்படுமேயானால் ஏறத்தாழ 155 இலட்சம் டன் அந்த வழியாக எடுத்துச் செல்வதற்கு வாய்ப்பு நமக்கு இருக்கிறது என்பதையும் அதன் மூலமாக 350 மைல்கள் நமக்கு ஒவ்வொரு முறையும் மிச்சமாக ஆகும் என்பதையும் நாம் வலியுறுத்திக்கொண்டுதான் இருக்கிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல, தூத்துக்குடி துறைமுகத்தைப் பொறுத்த வரையில் இந்தக் கால்வாய் அமைக்கப்பட்டதால்தான் ஒரு கிறப்பான வளர்ச்சியைப் பெறுவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதை ஆழமாக உணர்ந்திருக்கிறோம். அதுமட்டுமல்ல, தூத்துக்குடியும், அதற்குச் சுற்றியிருக்கின்ற இடங்களிலும் அத்தனை தொழிற்சாலைகளும் முன்னேறுவதற்கான வாய்ப்பும் அல்லது வளர்ச்சி அடைவதற்கான வாய்ப்பும் இந்தச் சேது சமுத்திரத் திட்டம் அமலாக்கப்பட்டால்தான் முழுமையாகக் கிடைக்கும் என்பதையும் வலியுறுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம்.

இன்னொன்றைக் குறிப்பாக இன்றையதினம் உள்ள சூழ்நிலையில் சொல்ல வேண்டுமானால், தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு நாம் கொண்டு வருகின்ற நிலக்கரியைக் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்கு அந்தக் கால்வாயினால் ஏறத்தாழ 660 கடல் மைல்கள் மிச்சமாகும் என்ற கணக்கையும், 47 மணி நேரம் அதன் மூலமாக மிச்சப்படுத்த முடியும் என்ற கணக்கையும் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

அது மட்டுமல்ல, ஏறத்தாழ 1,36,47,036 ரூபாய் இன்றையதினம் உள்ள கணக்குப்படி நமக்கு மிச்சமாகும் என்ற கணக்கையும் அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

இந்தத் திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்திலேயிருந்து இன்றுவரையில் எப்படி அதனுடைய மதிப்பீட்டுத் தொகை உயர்ந்து கொண்டு வந்திருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லியாக வேண்டும்.

1860 ஆம் ஆண்டு கணக்குப்படி ஏற்கனவே சொல்லியபடி 50 இலட்சத்திலே இதை முடிக்கலாம் என்ற கணக்கைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு 1968 ஆம் ஆண்டுக்கு நீங்கள் வருவீர்களேயானால் ஏறத்தாழ 37.50 கோடி ஆகுமென்ற கணக்கைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு 1974 ஆம்

1982 ஏப்ரல் 5]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

ஆண்டு நாம் பார்த்தால் 65.50 கோடி ஆகும் என்ற கணக்கைக் கொடுத்தார்கள். அதற்குப் பிறகு 1979 ஆம் ஆண்டு ஜூன் என்ற இந்த ஆண்டிலே கணக்குப் பார்த்தால் 106 கோடி ரூபாய் ஆகும் என்று கணக்கைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு 1980 ஆம் ஆண்டு — ஒரே ஆண்டு — அந்த ஆண்டிலே நவம்பர் மாதம் நமக்குக் கிடைத்த கணக்குப்படி பார்த்தால் ஏறத்தாழ 110 கோடி ஆகும் என்ற கணக்கைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் எவ்வளவு ஆகும் என்பதைப்பற்றி நமக்குத் தெரியாது.

[பிற்பகல் 12.50]

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் நெடுமாறன் அவர்கள் பேசும்போது சொன்னார்கள். 'வேதாளம் மீண்டும் முருங்கை மரம் ஏறுகிறது' என்று சொன்னார்கள். அதைப் பற்றிக் கூட எனக்குக் கவலை இல்லை. ஆனால் இந்தத் திட்டத்தினுடைய மதிப்பீடு இப்படி ஏறிக்கொண்டே போகிறதே என்பது தான் என்னுடைய கவலை. எது எங்கே ஏறுகிறது என்பதைவிட இந்தத்திட்டத்தினுடைய மதிப்பீடு இப்படி ஏறிக்கொண்டே போகிறது. அதற்காகத்தான் இதை உடனடியாக நிறைவேற்றவேண்டும் என்றுதான் இந்த அரசாங்கம் ஆழமாகவும், ஆணித்தரமாகவும் வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கின்றது. 12-9-1977 ஆம் ஆண்டு நமக்கு ஒரு கடிதம் மைய அரசாங்கத்தில் இருந்து வந்தது. அதை செயல்படுத்துவதற்கான உடனடித் தேவைகளைப் பற்றி நீங்கள் முழுமையாக நிரூபிக்கவில்லை என்ற கருத்தை அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். உடனடியாக இந்த அரசாங்கம் ஒரு குழுவை ஏற்படுத்தி, அந்தக் குழுவின் முலமாக அதற்கான முக்கியத் துவத்தை நாம் எடுத்துச் சொன்னோம்.

அதுமட்டுமல்லாமல், இங்கு முக்கியத்துவத்தைத் தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் 1979 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கு ஒரு கடிதத்தை வலியுறுத்தி எழுதினார்கள். அதற்குப் பின்னாலே மீண்டும் அவர்களிடத்திலே இருந்து பதில் கிடைத்தது. 1980 மார்ச்சிலே நமக்கு ஒரு கடிதத்தை எழுதினார்கள். பொருளாதார ரீதியாக பார்க்கிறபோது அதாவது செலவு வரவுகளை எல்லாம் பார்க்கிறபோது இது அவ்வளவு லாபகரமாக இருக்குமா என்ற ஐயம் அந்த அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே விரிவான குறிப்பு தேவை என்று மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து நமக்கு எழுதினார்கள். இது கிடைத்த உடனே நாம் அதன் மீது விரிவான குறிப்பை அறிக்கையை அவர்களுக்கு அனுப்பிவைத்திருக்கிறோம். அனுப்பியதோடு மட்டுமல்லாமல் நமது மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் 6-8-1980 இல் மீண்டும் ஒரு கடிதத்தை அதே முறையில் வலியுறுத்தி இது கொடுக்கப்படவேண்டுமென்பதை ஆணித்தரமாகச் சொல்லி கடிதத்தை எழுதினார்கள். அதற்குப்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 ஏப்ரல் 5]

பின்னாலும் மீண்டும் இது அவ்வளவு பயன் உள்ளதாக இருக்குமா என்ற ஒரு வினாவை எழுப்பி ஒரு கடிதத்தை எழுதிவிட்டு அதைத் தொடர்ந்து ஒரு கமிட்டியை அமைக்கிறார்கள். அது தான் 12-வது கமிட்டி என்று கணக்குச் சொல்கிறார்கள். ஆண்டுகள் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. அதே கணக்கிலே விலையேறிக் கொண்டே இருக்கிறது. இதனுடைய மதிப்பீடு ஏறுகிறது அதேபோன்று கமிட்டியினுடைய எண்ணிக்கையும் ஏறிக்கொண்டே வந்து இருக்கிறது. 12-வது கமிட்டியிலே லட்சுமிநாராயணன் என்பவர் தலைவராக பொறுப்பேற்று அந்த கமிட்டி இன்றைய தினம் நடந்துகொண்டிருக்கிறது. இதிலே கூட கோவில்பிள்ளை என்ற ஒருவர் இருந்தார். அவரை மாண்புமிகு குமரி அனந்தன் அவர்கள் ஒருமுறை என்னிடத்திலே கூட்டிவந்து நேரிலே பேசினோம். அவருக்குள்ள அக்கறையைப் பார்க்கிறபோது உண்மையிலேயே ஆச்சரியமாக இருந்தது. அதற்காக மற்ற உறுப்பினர்கள் அதிலே அக்கறை இல்லாமல் இருந்தார்கள் என்று சொல்ல நான் தயாராக இல்லை. மிக விரைவாக அவர்கள் செய்திருக்கிறார்கள். நல்ல முறையிலே செய்து இருக்கிறார்கள். கோவில்பிள்ளை இன்றைய தினம் இல்லாத காரணத்தினால் அவரைப்பற்றி சுட்டிக்காட்ட வேண்டியவனாக இருக்கிறேன். அவர் எந்த அளவு ஆர்வத்தோடு அவராக ஒரு குறிப்பை எடுத்து அவராகவே அந்தத் திட்டத்தைப் பற்றி ஒரு விளக்கத்தையும் உருவாக்கி நமக்கும் கொடுத்தார்கள், மத்திய அரசுக்கும் கொடுத்தார்கள். இன்றைய தினம் அவர் இல்லாதிருப்பது ஒரு பெரிய இழப்பு என்கூட நான் கருதுகிறேன். அதற்குப் பதிலாக சிவலிங்கம் என்பவரையும் மத்வான் என்பவரையும் அந்தக் கமிட்டியிலே புதிதாக சேர்த்திருக்கிறார்கள். அந்த கமிட்டி இங்கே வந்த போதுகூட பல இடங்களிலே ஆய்வுகளை நடத்தினார்கள். அப்போதுகூட நம்முடைய மாநிலத்தின் சார்பாக அதிகாரிகளை அனுப்பி 11-8-1981 அன்று சென்னையிலே சந்தித்து இதனுடைய முழு விளக்கத்தையும் அவர்களுக்கு கொடுத்திருக்கிறோம். இங்கேயிருக்கிற வர்த்தக சங்ககங்களைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் இதுசம்பந்தமாக குறிப்புகளைக் கொடுத்து அவர்களும் அவர்களுக்குத் தெரிந்ததை அந்தக் குழுவினிடத்திலே சொல்லி யிருக்கிறார்கள். அந்த வகையிலே மாநில அரசு இந்த குறுகிய காலத்திற்குள் — இது 1860 விருந்து 122 ஆண்டுக்காலமாக தொடர்ச்சியாக இருக்கிற திட்டம் என்று சொன்னாலும் — இந்த 3, 4 ஆண்டுக்காலத்திற்குள் இந்த அரசாங்கம் வெகு வேகமாக பல முறைகள் இதற்காக வலியுறுத்தியிருக்கிறது என்பதற்காகத் தான் இந்தக் கருத்தை எடுத்துச் சொல்கிறேன்.

இப்போது கூட அங்கே இராமநாதபுரத்திலிருந்து அந்த மக்கள் இவர்களைப் பார்த்து இராமேஸ்வரத்தைப் பொறுத்த வரையில் இப்போது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற இந்தத் திட்டம் நிறைவேறினால் இது இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டுவிடும். எனவே அது இல்லாமல் செய்வதாகான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். தனுஷ்கோடி வழியாக இதைச் செய்யவேண்டுமென்ற ஒரு மனுவைக் கொடுத்தார்கள், இந்த மனு கொடுக்கப்

1982 ஏப்ரல் 5]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

பட்டது என்று தெரிந்தவுடனே நாங்கள் யாரும் சொல்லாமலேயே நாங்களே ஒரு குழுவை அமைத்தோம். இந்த குழு அமைக்கப் பட்டு தனுஷ்கோடி வழியாக இதைச் செய்வதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்பதை அறிவதற்காக இந்தக் குழு அமைக்கப்பட்டு ஏறத்தாழ 3 லட்சம் ரூபாய் அந்த செலவினத்திற்காக நாங்கள் ஒதுக்கி இருக்கிறோம். அந்தப் பணியை வேகமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. ஏறத்தாழ பாதிப் பணிகளுக்கு மேல் முடித்திருக்கிறார்கள், அது முடிந்தவுடனே அந்த அறிக்கையை அவர்களுக்குக் கொடுக்க இருக்கிறோம். இந்த அளவிலே இந்த அரசாங்கம் மிகத் தீவிரமாக இதை வற்புறுத்தி வருகிறது என்பதைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

காங்கிரஸ் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டு பேர்கள் பேசி இருக்கிறார்கள். மற்றக் கட்சிகளிலே ஒவ்வொருவர் பேசினாலும்கூட நான் எது தேவை என்று கருதினேனோ அந்த அடிப்படையிலே 2 பேர் கருத்துக்களை எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இதற்குச் சாதகமாக இந்தத் திட்டம் நிறைவேற வேண்டுமென்பதற்காக தங்களுடைய முழுமையான கருத்தினை வலியுறுத்தி சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படிச் சொல்கிற போதும் கூட சட்டமன்றக் காங்கிரஸ் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஒரு கருத்தைக் சொன்னார்கள். இது நிறைவேற்றப்படுவதற்கு என்ன என்ன சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்பதையும் அரசு எவ்வளவு கண்ணுங்கருத்துமாக அதை அணுகுகிறது என்பதையும் சொன்னார்கள்.

1860 ஆம் ஆண்டிலேயிருந்து இது கண்ணும் கருத்துமாக செய்யப்பட்டு வந்து கொண்டேயிருக்கிறது. ஆனால் இதில் எனக்கு இருக்கிற வருத்தம் எல்லாம் இது நம்முடைய காலத்திற்குள் நிறைவேற்றப்படவேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய ஆசையாக இருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலே கண்ணும்கருத்துமாக செயல்பட்டாலும் கூட விரைவாக செயல்படுத்தவேண்டியது நம்முடைய கடமை உரிமை என்று கருதுகிறேன், இன்னும் ஒரு கருத்தைச் சொல்ல வேண்டுமானால், ஏற்கனவே இவ்வளவு மதிப்பீட்டுத் தொகை என்று ஒதுக்கிவிட்டார்கள். இன்றைக்கு மதிப்பீட்டுத் தொகை 110 கோடி என்று சொல்கிறார்கள். 1968-ஆம் ஆண்டிலே ஆரம்பித்தபோது 37.50 கோடி என்று சொன்னார்கள். எனவே இவ்வளவு பணம் செலவாகும் என்ற கணக்கு போட்டபிறகு இதில் குறைபாடுகள் இருக்கிறது என்று காலம் தாழ்த்துவது என்பது சரியாக இருக்காது. இந்த திட்டத்திற்கான மதிப்பீடு போடப்படாமல் இருக்குமேயானால் முழுமையாக ஆய்வு நடத்தி முடிக்கப் படவில்லை என்றால் நாம் ஏற்றுக் கொள்ளலாம். ஆனால் திட்டத்திற்கான மதிப்பீடு போட்ட பிறகு முழுமையான ஆய்வு நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள், கண்ணும்கருத்துமாக பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது; நாம் கொஞ்சம் இன்னும் நடத்தித் தரவேண்டுமென்று ஆணித்தரமாக கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். இங்கே திரு. ரமணி அவர்கள் பேசும்போது, இன்னொரு

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1982 ஏப்ரல் 5]

கருத்தைச் சொன்னார்கள். இந்த தமிழகம் வளருவதில் மத்திய அரசாங்கம் விரும்பவில்லை என்று ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள் இதை நான் ஏற்றுக்கொள்வதற்கு தயாராக இல்லை. காரணம் இந்த தமிழ்நாடு போல் பல்வேறு மாநிலங்கள் சேர்ந்ததுதான் இன்றையதினம் இந்திய துணைக்கண்டமாக இருக்கிறது. ஒரு மாநிலம் வளர்ச்சி அடைந்தால்தான் இந்திய துணைக்கண்டம் ஒட்டு மொத்தமாக வளர்ச்சி அடையும் என்பதிலே யாருக்கும் கருத்து வேறுபாடு இருக்க முடியாது. அப்படி நாம் நினைக்கிற போது நிச்சயமாக மத்திய அரசாங்கம் இந்த மாநிலத்தை நம்முடைய தமிழகத்தை எந்தவகையிலும் புறக்கணிக்க மாட்டார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலே நீங்கள் அத்தனை பேரும் சொல்லியிருக்கின்ற கருத்துக்களை பிரதிபலிக்கின்ற வகையிலே இந்த அரசு மத்திய அரசாங்கத்தை வலியுறுத்தும் என்றும், இந்த ஆண்டு எப்படியும் சேர்த்தாக வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள நம்முடைய உரிமையைப் பயன்படுத்துவோம் என்று இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொண்டு விடைபெறுகிறேன். நன்றி; வணக்கம்.

4. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(இ) பேரவை அலுவல்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. இன்று கூடிய அலுவல் ஆய்வுக் குழுவில் எடுத்த முடிவிற்கு இணங்க பேரவையின் அலுவல் கீழ்க்கண்டவாறு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை பேரவைக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்:

6-4-1982 மகாவீரர் பிறந்த தினம்—விடுமுறை.

செவ்வாய்க்கிழமை

7-4-1982 அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள் ஆய்வு

புதன்கிழமை செய்தலும் நிறைவேற்றலும்.

1. தமிழ்நாடு 1982-ஆம் ஆண்டு சம்பளம் வழங்கல் (இரண்டாம் திருத்த) சட்ட முன்வடிவு.

2. தமிழ்நாடு 1982 ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவுகள்.

3. தமிழ்நாடு 1982-ஆம் ஆண்டு பத்திரிகைப் பணியாளர்கள் நிவாரண நிதிச் சட்ட முன்வடிவு.

4. தமிழ்நாடு 1982-ஆம் ஆண்டு தொழிலாளர் நல நிதி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு.

5. தமிழ்நாடு 1982 ஆம் ஆண்டு பசுக்கள் வெட்டப்படுவதைத் தடுத்தல்—கால் நடை பாதுகாப்புச் சட்ட முன்வடிவு.